Bavar. 4°
3111
i

Vertrag

4° Bavar.
B 111 i

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Vertrag

über die

Schifffahrts-Verbindung

zwischen den

Städten des Ober- und Mittel-Mains

und den Städten

Frankfurt a/M. Mainz und Köln,

Abgeschlossen zu Würzburg

unter

Leitung eines hiezu abgeordneten Commissärs

der k. b. Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg

von den

Bevollmächtigten

der Commission des Schifffahrts-Vereins in Köln und der Handelskammern in Frankfurt und Mainz einerseits

dann der Handelsstände von Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktsteft, Marktbreit, Würzburg, Gemünden und Lohr, und der Rangschiffer von Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit und Würzburg andererseits;

am 30. Januar 1840.

Mit drei Beilagen.

g. m. 220.

Digitized by Google

Digitized by Google

Vertrag

über die Schifffahrts-Verbindung zwischen den Städten des Ober- und Mittelmains, dann den Städten Frankfurt, Mainz und Köln.

In Folge der vom 27. bis 30. Januar 1840 am Sitze der Königlich Bayerischen Regierung von Unterfranken und Aschaffenburg und unter Leitung des von dieser hiezu ernannten k. Commissärs, des k. b. Regierungs-Rathes Haenlein mit Zuziehung des k. Oberzoll-Inspektors Rumpler zu Würzburg gepflogenen Verhandlungen wurde zwischen den Bevollmächtigten

1) der Commission des Schifffahrts-Vereins zu Köln — dem dortigen Schifffahrts-Vereins-Sekretär Herrn Riedel;
2) der großherzoglich hessischen Handelskammer zu Mainz — Herrn Johann Jakob D'Avis von da;
3) der Handelskammer der freien Stadt Frankfurt am Maine — Herrn Franz Böhm von da;
4) des Handelsstandes zu Bamberg — Herrn Kaufmann Stengel, Herrn Kaufmann und Magistratsrath Schwager und Herrn Kaufmann Schrucf;
5) des Handelsstandes zu Schweinfurt, Herrn Kaufmann und Handels-Vorstand Heinrich Andreas v. Berg und Herrn Kaufmann Christoph Uhl;
6) des Handelsstandes zu Kitzingen, Herrn Kaufmann und Handels-Vorstand Karl Leo;
7) des Handelsstandes zu Marktsteft, Herrn Kaufmann Heinrich Ernst Müller;
8) des Handelsstandes zu Marktbreit, Herrn Kaufmann Gottlob Kluge;
9) des Handelsstandes zu Würzburg, Herrn Zuckerfabrik-Inhaber Karl Gerhard vom Rath und Herrn Kaufmann und Handels-Vorstand Heinrich Janfen;
10) des Handelsstandes zu Gemünden, Herrn Kaufmann Philipp Anton Cuffina;
11) des Handelsstandes zu Lohr, Herrn Fabrikanten Friedrich Stein;
12) des Rangschiffer-Standes zu Bamberg, Herrn Johann Stöcklein und Herrn Johann Messerschmidt;
13) des Rangschiffer-Standes zu Schweinfurt, Herrn Martin Reuter, Heinrich Seelig und Athanas Michal;
14) des Rangschiffer-Standes zu Kitzingen, Herrn Bernhard Kraus und Christoph Schleicher;
15) des Rangschiffer-Standes zu Marktbreit, Herrn Georg Lang, und
16) des Rangschiffer-Standes zu Würzburg, Herrn Sebastian Schön und Herrn Anton Brand;

folgender Schifffahrts-Vertrag abgeschlossen:

Art. I. Zwischen den Ober- und Mittelmainstädten Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktsteft, Marktbreit, Würzburg, Gemünden und Lohr einer Seits — dann den Handelskammern zu Frankfurt und Mainz und der Schifffahrts-Commission zu Köln anderer Seits wird eine direkte Rangfahrt errichtet, ohne daß jedoch eine weitere Ausdehnung der Schifffahrts-Verbindung nach dem Ober- oder Nieder-Rhein ausgeschlossen seyn soll.

Art. II. Die Dauer dieses Schifffahrts-Vertrages bleibt vor der Hand auf das Jahr 1840 beschränkt, und die Fahrten beginnen am 15. Februar und enden am 15. November. — Der Schiffer ist jedoch verbunden, noch früher oder später zu fahren, wenn es der Strom zuläßt, und der Handels-Vorstand sich hiefür ausgesprochen hat. — Erfolgt bis zum 1. November 1840 von keinem der kontrahirenden Theile eine Aufkündigung, so geht der Vertrag für beide Theile bindend wieder auf die Dauer des nächsten Jahres 1841, und so weiter über.

Art. III. An den direkten Fahrten nach Frankfurt und Mainz können sämmtliche konzessionirte Rangschiffer der Ober- und Mittelmainstädte, deren für jetzt auf die Stadt

Bamberg	14
Schweinfurt	7
Kitzingen	11
Marktbreit	3
Würzburg	7
Gemünden u. Lohr	1
Summa	43

gerechnet sind, dagegen an den direkten Fahrten nach Köln nur die Schiffer der zuerst genannten 5 Städte, sohin mit Ausschluß des Rangschiffers für Gemünden und Lohr, Antheil nehmen; vorausgesetzt, daß sie nach den Bestimmungen der Rheinschiffahrts-Ordnung mit entsprechenden, gut gedeckten Schiffen und Geräthschaften versehen sind. Der Handelskammer von Frankfurt am Main bleibt für den Fall, daß späterhin dortselbst mit entsprechenden Fahrzeugen und Geräthen versehene Schiffer vorhanden seyn sollten, vorbehalten, wegen deren Theilnahme an den vorbezeichneten direkten Rangfahrten der folgenden Jahre geeignete Anträge zu stellen.

Art. IV. In jedem Monate des Schifffahrtsjahres treten wenigstens zwölf Schiffe aus den Städten des Ober- und Mittelmains ihre Thalreisen nach Frankfurt, Mainz und Köln an. Jede Stadt verfährt, insoferne nicht in nachstehenden Artikeln eine Ausnahme gemacht ist, ihre Thalgüter nach benannten Plätzen auf den eigenen Schiffen. Die Beraladung an dieselben ist aber zwischen sämmtlichen Vertragsschiffern unter den nachfolgenden Modifikationen gemeinschaftlich.

Art. V. Die Rangfahrten nach Frankfurt und Mainz, welche sich auf sieben und sechzig (67) im Schifffahrtsjahr belaufen, werden mit

13 auf Bamberg,
25 „ Schweinfurt,
11 „ Kitzingen,
4 „ Marktbreit,
11 „ Würzburg,
3 „ Gemünden und Lohr

Digitized by Google

vertheilt. Die direkte Fahrt nach Köln wird für das Schifffahrtsjahr auf fünf und vierzig (45) Rangfahrten festgesetzt, so daß auf das Monat in der Regel fünf solcher Fahrten kommen. In denselben nimmt Bamberg mit Schweinfurt zu einem Drittheil oder fünfzehn Rangfahrten, Kitzingen mit Marktbreit zu einem Drittheil, und Würzburg mit Marktbreit zu einem Drittheile in der Art Antheil, daß

1) Bamberg an seinem Drittheile dreizehn Fahrten durch seine eigenen Schiffer verrichtet, die zwei übrigen Fahrten aber an die Schiffer von Schweinfurt überläßt, von welchen der Eine die erste auf den Antheil beider Städte im Monate April kommende Fahrt erhält, und in selber alle in Bamberg vorhandene Thalgüter für die Städte Frankfurt, Mainz und Köln in Empfang nimmt, der andere aber ohne solchen Antheil an Bambergs Thalgütern die erste im Monate September auf beide Städte treffende Thalreise von dem Platze Schweinfurt aus anzutreten hat. — Sollte aber für diesen letzteren keine zureichende Ladung an Thalgütern für Köln in Schweinfurt vorhanden seyn, so ist dieser nicht verpflichtet, seine Rangfahrt nach Köln fortzusetzen, sondern er ist ermächtigt, seine nach Köln geladenen Frachtgüter in Mainz an den nächsten Rangschiffer abzugeben;
2) daß von beiden für den Rang nach Köln geeigneten Schiffern zu Marktbreit der eine den Schiffern zu Kitzingen, der andere jenen zu Würzburg zugetheilt wird; wogegen der Handelsstand zu Marktbreit seine Thalgüter dem Kitzinger und Würzburger Rang, jeden mit freier Wahl zwischen beiden, abgeben muß. —

Sämmtliche 43 Rangschiffer der Ober- und Mittel-Mainstädte sind zur Uebernahme der Thalgüter von Lohr und Gemünden verrechtiget und verpflichtet; jedoch haben die Handelsstände dort, wenn Thalgüter vorräthig sind, hievon den nächsten an der Tour stehenden Rangschiffer mit der Bezeichnung des Betrages vor dessen Ladeschluße in Kenntniß zu setzen.

Art. VI. Der Handels-Vorstand der Städte Bamberg, Schweinfurt, Kitzingen, Marktbreit und Würzburg bestimmt die Anzahl der dortigen Rangschiffer, welche in diesem Schifffahrtsjahre die Fahrt nach Frankfurt, Mainz und Köln übernehmen; unter den Schiffern selbst aber entscheidet das Loos, so daß die in diesem Jahre ausfallenden Schiffer im nächsten Jahre zur Eintheilung nach Köln gelangen, in diesem Jahre aber neben jenen zu den Fahrten nach Frankfurt und Mainz verwendet werden. Die hiernach festgestellte Rangliste für die Rangfahrten nach Frankfurt, Mainz und Köln, Beilage Lit. A, ist ein integrirender Theil dieses Vertrags, und muß genauest eingehalten werden. Insbesondere ist jeder eingereihte Schiffer verpflichtet, seine Fahrt nach Köln bis dahin fortzusetzen, und darf keiner seine nach Köln bestimmten Güter unterwegs auf ein anderes Schiff umschlagen; jedoch unter der einzigen im Art. V Nr. 1 bezeichneten Ausnahme. Damit an keinem der obigen Plätze ein Schiffsmangel eintrete, werden die Rangschiffer dafür Sorge tragen, daß in der Regel jederzeit wenigstens zwei ihrer Schiffe in Köln, zwei in Mainz und eines in Frankfurt anwesend sind. Sollte sich aber dennoch ein die Beförderung durch die festgestellten Rangfahrten überseigender Andrang von Berggütern am Platze Köln zusammendrängen, so ist derjenige in Mainz vorhandene Ober- oder Mittelmain-Schiffer, welcher an diesem Platze zuletzt angekommen ist, und seine Mainzer Ladung gelöscht hat, verbunden, auf, von der Schifffahrts-Commission zu Köln erhaltenen Avis seine Thalreise zur Aufnahme der Berggüter dahin fortzusetzen, ohne daß jedoch hiernach eine Unterbrechung oder Aenderung im festgestellten Range stattfindet. Sollte dagegen ein gleicher Zudrang von Berggütern in Mainz statt haben, so wird die dortige Handelskammer sich mit der Schifffahrts-Commission zu Köln in Benehmen setzen, und für den Fall, daß in Köln die für die dortigen Berggüter erforderlichen Schiffe zureichen, den nächsten in Mainz ankommenden und für Köln bestimmten Schiffer auf seiner Tabfahrt anhalten, seine Güter nach Köln in ein anderes Schiff umzuschlagen, und alsbald die in Mainz vorhandenen Berggüter in Ladung zu nehmen, und seine Rückfahrt anzutreten.

Art. VII. Die Rangfahrer treten in Mainz und Köln nach der Reihenfolge ihrer Ankunft daselbst in Ladung, deren Betrag für Mainz auf 1500 Zollzentner und für Köln auf 2000 Zollzentner festgesetzt wird, wenn ihre Schiffe diese Tragkraft besitzen. Fünfzig Zollzentner mehr oder weniger sollen jedoch nicht in Anrechnung kommen. — Ueberschreitung dieses Ladquantums wird mit Einzahlung der Fracht desselben in die betreffende Schifferkasse geahndet.

Die Abfahrt von diesen Plätzen hat zwei Tage nach dem Ladschlusse zu erfolgen, welcher eingetreten ist, sobald die Güter angewiesen und greifbar sind. Derjenige Rangschiffer, welcher an den Plätzen Mainz und Köln zur Uebernahme seiner Berggüter ladung, wenn ihn die Reihenfolge trifft, nicht bereit oder anwesend seyn sollte, soll um so viele Touren zurückgesetzt werden, als derjenige, welcher für ihn die Ladung übernimmt, nach der Rangliste gegen ihn zurücksteht.

In Frankfurt müssen die Rangschiffer am Samstage Morgens jeder Woche mit dem daselbst vorräthigen Güter-Quantum und einem dazu passenden Fahrzeuge abfahren, um die geladenen Güter längstens bis zum Freitage oder Samstage Morgens der darauffolgenden Woche in Würzburg auszuladen, und so die weiter bestimmten Güter von da bis Bamberg im Verhältnisse zu der im Art. IX festgesetzten Zeit oder auch früher zu verführen oder verführen zu lassen.

Die Ladezeit ist in Frankfurt ausser Verwinterungs- oder Verwässerungsfällen auf sieben Tage festgesetzt, und darf nur dann um höchstens vier Tage verlängert werden, wenn der Schiffer in den gedachten sieben Ladetagen keine 500 Zollzentner Gut erhalten haben sollte.

Sämmtliche Rangschiffer sind verpflichtet, die Bergzüter der Städte Hanau und Offenbach nach den Bestimmungen dieses Vertrages in Ladung zu nehmen, wenn die Handelsstände dieser Städte ihren desfallsigen Beitritt erklären sollten.

Art. VIII. Frachten und Zulagen werden nach dem als eingehöriger Theil des Vertrages anerkannten Fracht-Tarife, Beilage Lit. B., verguret. Rücksichtlich der Zulagen vom Wasserstande gibt bei der Bergfahrt der Pegel von Würzburg den Anschlag, dessen Stand daher täglich durch einen Polizeibeamten unter Zuziehung eines Abgeordneten des k. Hauptzollamtes und der k. Bauinspektion aufgenommen, und durch den Magistrat zu Würzburg in einer der dortigen Zeitungen veröffentlicht wird. Die Aufnahme des Pegelstandes erfolgt in der Regel täglich um 10 Uhr Vormittags; wenn aber vor dieser Stunde eine Wehrlochöffnung stattgefunden hat, erst fünf Stunden nach derselben. — Bei den Thalfahrten werden die Zulagen nach den verschiedenen Pegeln der Absatzstorte normirt. Schäden, welche der Schiffer auf der Fahrt in der Art erleidet, daß ihm durch Elementarereignisse z. B. Einwinterung, einen Wasserstand von mehr als sechs und ein halb Fuß Fahrwasser, u. dgl. besondere Kosten veranlaßt werden, sollen in jeder Zeit des Jahres vergütet, und der Betrag der Vergütung von einem Schiedsgerichte in jener Vertragsstadt von Würzburg inclusive aufwärts, wo die nächste Ausladung geschieht, festgesetzt werden. Zu diesem Schiedsgerichte hat jeder von beiden Betheiligten einen Schiedsrichter, und in soferne sich diese nicht vereinigen können, der Handels-Vorstand der gedachten Vertragsstadt einen Obmann zu ernennen.

Die Schiffer haben dagegen die Haftung für die sorgfältige Behandlung der Güter und deren Integrität während der Fahrt vom Augenblicke der Uebernahme bis zur erfolgten Ablieferung zu übernehmen, jedoch unter Freisprechung von unverschuldeter Leccage und Eintrocknen, nach dem Ausspruche eines in obiger Weise gebildeten Schiedsgerichtes.

Digitized by Google

Art. IX. Die Schiffer müssen ihre Thalfahrt möglichst beschleunigen, und namentlich die Fahrt von Frankfurt nach Mainz ohne Aufenthalt unterwegs fortsetzen, in der Bergfahrt aber vom 1. April bis Ende Septembers eine Lieferzeit

von Köln bis Mainz zu 5 Tagen,
„ Mainz bis Frankfurt zu 2 Tagen,
„ Frankfurt bis Würzburg zu 7 Tagen,
„ Würzburg bis Markbreit zu 1 Tag,
„ Markbreit bis Kitzingen zu 1 Tag,
„ Kitzingen bis Schweinfurt zu 2 1/2 Tagen,
„ Schweinfurt bis Bamberg zu 2 1/2 Tagen,

bei Verlust von 1 kr. pr. Zentner an der Fracht für jeden Tag der verspäteten Ankunft strenge einhalten, welcher Abzug in die am Wohnorte des Schiffers bestehende Schifferkasse fließt.

Bei einer Frachtzulage von 5 kr. werden der Lieferzeit ein Tag und über 5 kr. zwei Tage mehr zugestanden, eben so wird sie vom 1. Oktober bis Ende März um zwei Tage verlängert, force majeure, wozu auch das Lichten in Mainz gehört, ohnedies vorbehalten. In diese Lieferzeit wird der nothwendige Aufenthalt an den verschiedenen Ausladeplätzen nicht eingerechnet, soferne derselbe hinlänglich nachgewiesen ist.

Art. X. Die Vertragsschiffer haben sich nicht nur der zwischen Köln und Mainz, sondern auch der zwischen Frankfurt und Bamberg bestehenden Relais-Stationen zu bedienen.

Art. XI. Den im Vertrage begriffenen Schiffern der Ober- und Mittel-Mainstädte wird der ausschließliche Transport der Güter von und nach Frankfurt, Mainz, Köln und jenen Ober- und Mittel-Mainstädten, dann im Falle des Beitritts von Hanau und Offenbach nach diesen Städten zugesichert. —

Wenn daher einer der im Vertrage begriffenen Empfänger oder Versender aus einer dieser Städte Güter durch einen andern als einen Vertragsschiffer verführen läßt, so ist, je nachdem dieß von dem Empfänger oder Versender veranlaßt wurde, dieser einer Strafe von 12 kr. für jeden Zentner zu der treffenden Schifferkasse unterworfen. — Sollte aber in den Plätzen Köln und Mainz ein solch' außerordentlicher Schiffsmangel eintreten, welchem, auf vorausgegangenen Avis an die Rangschiffer, diese nicht binnen 4 Tagen abhelfen können, so soll den Versendern dort gestattet sein, auch andere Schiffe zu betrachten. Die nach den Mainstädten bestimmten Güter jener Handelshäuser, welche diesem Schiffahrts-Vertrage nicht angehören, dürfen erst dann zur Verladung auf die Vertragsschiffe kommen, wenn keine andere zureichende Ladung der dem Vertrage angehörigen Häuser vorhanden ist, — und die Fracht von jenen Gütern wird um 3 kr. pr. Zentner höher gestellt. — Jeder Rangschiffer, welcher diesen Bestimmungen zuwiderhandelt, wird in eine Strafe von fünfzig Gulden zur Schifferkasse seines Wohnortes verurtheilt.

Art. XII. Die Schiffer sind verbunden, von jedem in den genannten Ober- und Mittel-Mainstädten auszuladenden Gute 1/4 kr. pr. Zollzentner an die vom Handelsstande dieser Städte verwaltete Kasse zum Zwecke örtlicher Verbesserungs-Auslagen zu bezahlen, so wie sie in Frankfurt, Mainz und Köln von jed.m ein- oder ausgeladenem Gute 1 Centime pr. Zollzentner zur Bestreitung der Verwaltungs-Kosten an die Kasse der Handels-Kammern zu Frankfurt und Mainz oder des Schifffahrts-Vereins zu Köln zu entrichten haben.

Art. XIII. Die genaue Einhaltung des Termines bei der Abfahrt zu Thal und bei der Ankunft zu Berg wird von den k. b. Polizei- und Zoll-Behörden gemeinschaftlich, so wie die gleiche Einhaltung der unverweilten Abfahrt zu Köln von der dortigen Schiffahrts-Commission, dann der Ankunft und Abfahrt zu Frankfurt und Mainz von den dortigen Handelskammern überwacht werden.

In dieser Beziehung hat jeder Schiffer von dem k. b. Hauptzollamte oder, wo ein solches nicht besteht, von der k. b. Polizeibehörde des Ladeorts einen tax- und siegelfreien Laufzettel, welche auf Kosten der betheiligten Handelsstände der treffenden Ober- und Mittelmainstädte an die treffenden Behörden werden abgegeben werden, mit Bemerkung über Tag und Stunde der Abfahrt seiner Thalladung zur Vorlage bei den Handelskammern zu Frankfurt und Mainz, dann bei der Commission des Schifffahrts-Vereines in Köln und zu deren Bestättigung über seine Ankunft daselbst, zu erholen. Gleicher Laufzettel über die Abfahrtszeit in Köln, Mainz und Frankfurt für die Berglandung ist von der Schiffahrts-Commission zu Köln und den Handelskammern der letztgenannten beiden Städte zu erholen, und den k. b. Hauptzollämtern der Vertragsstädte am Ober- und Mittel-Main, oder, wo ein solches nicht besteht, den Polizeibehörden dieser Städte zur Einsicht vorzulegen, welche darin die Dauer des Aufenthaltes bei der Ausladung bestätigen, um auf diese Art die rechtzeitige Abfahrt und Ankunft wechselseitig bemessen und kontrolliren zu können.

Art. XIV. Die Thalfahrt nach Frankfurt, Mainz und Köln dehnt sich über alle nach den Handelsplätzen am Main unterhalb Lengfurt bestimmten Güter aus, wogegen die Bergfahrt auf die von da nach den bayerischen Mainstädten oberhalb Lengfurt inclusive, nämlich Markthreidenfeld, Lohr, Gemünden, Karlstadt, Würzburg, Markthreit, Marktsteft, Kitzingen, Schweinfurt und Bamberg bestimmten Güter beschränkt bleibt.

Art. XV. Die Schiffer haben allen von den betreffenden k. b. Behörden, den Handelsvorständen der Ober- und Mittel-Mainstädte, der Schiffahrts-Commission zu Köln, dann den Handelskammern zu Mainz und Frankfurt in Bezug auf die Fahrt zu treffenden Anordnungen genaue Folge zu leisten, und insbesondere das über die Ausführung der Vertragsschiffahrt unter Lit. C. als eingehörigen Theil beigelegte Reglement unverbrüchlich einzuhalten. Zuwiderhandlungen werden da, wo nicht schon besondere Strafen bestimmt sind, mit einer Geldbuße von 1 bis 25 fl. zur Lokalarmenkasse des Wohnorts des Schiffers geahndet. In vorkommenden Fällen werden die Handelskammern zu Mainz und Frankfurt die Uebertretung konstatiren, und den Ausspruch so wie die Vollziehung der Strafe bei den betreffenden k. b. Behörden in Antrag bringen. In Köln dagegen wird diese Konstatirung und Antragstellung auf Anzeige der Commission des Schifffahrts-Vereins durch das k. b. Consulat daselbst erfolgen.

Digitized by Google

Art. XVI. Streitigkeiten unter den Pazienten, welche sich auf diese Uebereinkunft oder auf das Verhältniß zwischen Frachtführer und Frachtherrn beziehen, resortiren mit Ausnahme der im Art. VII bezeichneten Fälle vor die ordentlichen Gerichte, soferne nicht die Betheiligten übereinkommen, ihren Streit durch ein nach Maßgabe des Art. VIII aufzustellendes Schiedsgericht beilegen zu lassen.

Art. XVI[1]. Vorstehender Vertrag tritt vom 15. Februar d. J. an in Wirksamkeit.

So abgeschlossen, und durch Unterschrift des deutlich vorgelesenen Vertrags-Instrumentes genehmiget.

Würzburg am 30. Januar 1840.

Namens der großherz. Hessischen Handelskammer zu Mainz.
J. J. D'Avis.

Namens der Handelskammer der freien Stadt Frankfurt.
Franz Boehm.

Namens der Commission des Schifffahrts-Vereins zu Köln.
Niethen.

Namens der Handelsstände

zu Bamberg:
Anton Wilh. Stengel.
G. M. Schwager.
Paul J. Schruck.

zu Schweinfurt:
Hr. von Berg.
C. W. Uhl.

zu Kitzingen:
Carl Leo.

zu Marktsteft:
H. C. Müller.

zu Marktbreit:
J. G. Kluge.

zu Würzburg:
C. G. vom Rath.
H. Jansen.

zu Gemünden:
P. A. Cussina.

zu Lohr:
Friedr. Stein.

Namens der Schiffer

zu Bamberg:
Johann Stöcklein.
Johann Messerschmitt.

zu Schweinfurt:
Heinr. Seelig.
Ath. Michal.
Joh. Mart. Reuter.

zu Kitzingen:
Bernhard Krauß.
Chrph. Schleicher.

zu Marktbreit:
Georg Lang.

zu Würzburg:
Sebastian Schön.
J. A. Brand.

Königlich Bayerische Regierungs-Commission.

Hänlein, k. Regierungsrath. Rumpler, k. Oberzollinspektor.

Lindner,
k. Regierungs-Accessist,
als Sekretär.

Digitized by Google

Beilage. Lit. A. **Rang-Schiffahrts-Liste,**

Monat	Tag	Würzburg		Marktbreit		Kitzingen		Schweinfurt		Bamberg		Gemünden und Lohr		Zahl der Fahrten			
		Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Mainz u. Frankfurt	Cöln	Gesammt-Betrag des Monats	
Februar	15		1					1		1			1				
	28		1				1	1									
März	10		1	*1		1		1			1						
	20	1					1	1			1			8	5	13	
	30		1				1	1		1							
April	10	1					1	1			**1						
	20		1			1		1		1				7	5	12	
	30		1			1		1			1						
May	10	1		*1			1	1		1							
	20		1			1		1			1			8	5	13	
	30						1	1		1							
Juni	10	1	1				1	1			1						
	20		1			1		1		1		***1		8	5	13	
	30	1					1	1			1						
Juli	10		1			1		1		1							
	20	1					1	1			1			7	5	12	
	30		1				1	1		1							
August	10	1		*1			1	1			1						
	20		1			1		1		1				8	5	13	
	30	1					1	1			1						
September	10		1			1		1	1	1							
	20	1					1	1			1			7	5	12	
	30	1					1	1		1							
Oktober	10	1		*1			1	1			1						
	20		1			1		1		1				9	5	14	
	30		1			1		1			1	***					
November	10									1				1		1	
Summa jährlich		11	15	4		11	15	25	1	13	14	3		67	45	112	

* Für Schiffer Zimmermann von Marktbreit sind die 4 Fahrten von Marktbreit nach Mainz bestimmt.

** Diese Thalfahrt von Bamberg n. Cöln wird von einem Schweinfurter Schiffer gethan.

*** Diese 3 Thalfahrten gehen von Gemünden und Lohr aus von dem dazu noch zu bestimmenden Schiffer.

Der ein und dreißigste Tag der treffenden Monate geht jenem Schiffer zu gut, dessen Abfahrt auf den dreißigsten bestimmt ist.

Würzburg den 30. Januar 1840.

Zur Beglaubigung:

Königlich Bayerische Regierungs-Commission.

Häulein, k. b. Regierungsrath.

Beilage Lit. B.

Tarif der Netto-Frachten

für die Rangschifffahrt von Würzburg zu Thal nach Frankfurt, Mainz und Köln, und von da zu Berg nach Würzburg.

Im fl. 24 1/2 Fuss per bayerischen Zentner mit Einschluss der Main-Zölle und mit Ausschluss der Rhein-Octroi zwischen Mainz und Köln.

Zu Thal.

Waaren	Frankf. a/M.	Mainz	Cöln
	kr	kr	kr
Antimonium	21	27	38
Arsenik	23	29	44
Beinschwärze	21	27	38
Bier	23	30	43
Blei	21	27	38
Bleizucker	26	33	44
Bleiweiss u. Kremserweiss	21	27	38
Baumwolle	32	40	55
Branntwein u. spirit. Getränke	29	36	49
Braunstein	21	27	38
Brettchen in Kisten	21	27	38
Bücher	24	31	44
Eisen und Eisenwaaren	21	27	38
Erden aller Art	21	27	38
Erze aller Art	21	27	38
Essig	29	36	49
Farbwaaren	24	31	44
Federn	40	48	63
Feuersteine	21	27	38
Flachs	24	31	44
Flüssigkeiten, nicht besonders genannte	32	40	55
Gallmeierz	21	27	38
Gallnüsse	21	25	38
Garn aller Art	25	32	47
Glas in Kisten	21	27	40
Glasknöpfe und Kränze	21	27	40
Glätte	21	27	38
Gummi	24	31	44
Haare	32	40	55
Hasen-, Hammel- u. Kalbfelle	40	48	63
Häute, gesalzen	21	27	38
„ getrocknet	34	42	55
Hölzer in Stücken	21	27	38
Hölzer, gemahlen oder geraspelt	24	31	44
Holzwaaren in Fässern und Kisten	24	31	44
Honig	24	31	44
Hopfen	40	48	63
Hörner	23	29	44
Kienruss	40	48	63
Kleider und Hardes	23	29	44
Knochenmehl	21	27	38
Knoppern	21	27	40
Krämereiwaaren	23	29	44
Kreide	21	27	38
Kupfer und Kupferwaaren, auch leonischer Draht	21	27	38
Kupfermünze	21	27	38
Kupferroth	21	27	38
Leder	31	39	52
Leim	21	27	42
Leinwand	24	31	42
Levantische und ital. Produkte	21	27	40
Lichter	31	39	52
Lithographiersteine	19	25	36
Lumpen	24	31	44
Mandelkaffee	23	29	42
Manufakturwaaren	24	31	44
Materialwaaren, schwere	21	27	38
„ „ „ leichte	23	29	44
Mehl	21	27	38
Mennig	21	27	38
Messing u. Messingwaaren	21	27	38
Moos	34	40	55
Ocker	21	27	38
Oel aller Art	34	42	55
Ofenschwärze	21	27	38
Papier- und Papier-Tapeten	24	31	44
Pech, Theer, Harz, Kolophonium	21	27	40
Pelzwaaren	50	58	73
Pottasche	21	27	38
Pottloth	21	27	38
Prünellen	24	31	44
Queksilber	21	27	38
Rauhharten	40	48	63
Rosshaare	32	40	55
Saamen aller Art	21	27	38
Sago	23	29	42
Salpeter	24	31	42
Schaafwolle	32	40	55
Schachteln, verpackt	31	39	52
Schleif- u. Wetzsteine	21	27	38
Schmelzbutter	31	39	52
Schmelztiegel	21	27	38
Schmalte, Schwefel u. Vitriol	21	27	38
Schiefersteine u. Leien	19	25	36
Schiefertafeln, gerahmte	21	27	38
Schusser und Griffel	21	27	38
Schrot	21	27	38
Seide	32	40	55
Seife	31	39	52
Sensen und Sicheln	21	27	38
Spiegel in Rahmen	22	28	43
Spielzeug	24	31	46
Stärke	21	27	40
Stahl, Stahldraht und Stahlwaaren	21	27	38
Steingut, Porzellan u. Fayançe	25	32	47
Strohhüte und Waaren von Stroh und Weiden	32	40	55
Terpentin	21	27	40
Tabaksblätter	30	38	51
Talg	24	31	44
Vitriolöl	36	44	59
Wachholderbeeren	21	27	40
Wachs	21	27	40
Wachsleinen	31	39	52
Wein in Fässern u. Kisten	29	36	49
Weinstein	21	27	38
Wurzeln u. Kräuter	25	32	47
Pflanzen, getrocknet			
Zink	21	27	38
Zwetschgen	21	27	38

Digitized by Google

Waaren	Cöln kr	Mainz kr	Frankf. k/M. kr
Alaun, Amarilsteine	56	39	28
Ambose	56	39	28
Anis-Saamen	64	45	34
Arak, Branntwein	65	46	35
Baumwolle	65	46	35
Blech	56	39	28
Blei	56	39	28
Bleiweiss und Kremserweiss	56	39	28
Bleizucker und Arsenik	62	45	34
Borax	64	45	34
Borsten	67	46	35
Bücher	65	46	35
Cacao	64	45	34
Caffee	64	45	34
China	67	46	35
Cichorien	64	45	34
Citronen- u. Orangenschalen	67	46	35
Cochenille	67	46	35
Confituren	67	46	35
Corinthen	62	45	34
Cremortartari	65	46	35
Curkuma	64	45	34
Destill. Wasser und Flüssigkeiten, nicht besonders genannte	65	46	35
Draht	62	45	34
Droguerien, nicht besonders genannte	67	46	35
Eisen aller Art	56	39	28
Eisenwaaren, verfertigte und Hohleisen	62	45	34
Elephantenzähne	64	45	34
Erze aller Art	56	39	28
Farbwaaren, nicht besonders genannte	64	45	34
Farb- u. Werkholz in Stüken	56	39	28
„ „ „ gemahlenes	64	45	34
Feuersteine	56	39	28
Federn	66	45	34
Feigen	65	46	35
Fischbeine	65	46	35
Fische, gesalzene	64	45	34
Flachs	65	46	35
Früchte, nicht besonders genannte	67	46	35
Gallnüsse	64	45	34
Garn aller Art (Twist)	62	43	32
Gewürze, nicht besonders genannte	67	46	35
Glas, in Kisten u. Körben	65	46	35

Waaren	Cöln kr	Mainz kr	Frankf. k/M. kr
Glätte	56	39	28
Grünspan	64	45	34
Gummi	64	45	34
Haare	67	46	35
Häringe	64	45	34
Häute, gesalzene	56	39	28
Häute getrocknete	64	45	34
Harz	56	39	28
Hanf	67	46	35
Hausenblase	70	49	38
Honig	64	45	34
Hopfen	67	46	35
Hörner	64	43	32
Indigo	67	46	35
Ingber	65	46	35
Käse	65	46	35
Kleesaamen	56	39	28
Kleider und Hardes	67	46	35
Knochen	58	39	28
Korkholz und Stopsen	67	46	35
Krapp	63	44	33
Krämereiwaaren	66	45	34
Kreide	56	39	28
Kupfermünze u. Kupfer	56	39	28
Lacmus	64	45	34
Leder jeder Art	65	46	35
Leim	67	46	35
Leinwand	62	45	34
Lichter	64	45	34
Mandeln	65	46	35
Manufakturwaaren	64	45	34
Materialwaaren	67	46	35
Menning	56	39	28
Messer und Stahlwaaren	64	45	34
Messing	56	39	28
Messingwaaren	64	45	34
Muskatnüsse u. Blüthe	67	46	35
Nägel	56	39	28
Nelken	67	46	35
Ocker	56	39	28
Oel aller Art	64	45	34
Papier	64	45	34
Parfümerien	67	46	35
Pech	58	39	28
Pelzwerk	67	46	35
Pfeffer und Pfefferrohr	64	45	34
Pfeifen	67	46	35
Piment	64	45	34
Pottasche	56	39	28
Porzellan und Steingut	67	46	35

Waaren	Cöln kr	Mainz kr	Frankf. k/M. kr
Quecksilber	62	45	34
Querzitron	64	45	34
Reis	64	45	34
Rhabarber	65	46	35
Rohr aller Art	67	46	35
Rosinen	64	45	34
Rum	65	46	35
Sago	64	45	34
Sallor und Safran	67	46	35
Salpeter	56	39	28
Schellack	67	46	35
Schrot	56	39	28
Schwämme	67	46	35
Schwefel	56	39	28
Sämereien	56	39	28
Seegras	67	46	35
Seide	67	46	35
Seife	64	45	34
Stahl	56	39	28
Stärke	58	39	28
Stockfische	64	45	34
Sumack	62	45	34
Syrup	62	43	32
Tabak in Blättern, Stielen, gemahlen und Karotten	64	45	34
Tabak, fabrizirt in Rollen	67	46	35
dto. in Paquetts	67	46	35
Talg	64	45	34
Thee	67	46	35
Theer	58	39	28
Thran	64	45	34
Tuch- und Wollenwaaren	64	45	34
Umbra	58	39	28
Vitriol	58	39	28
Wachs	64	45	34
Wachsleinen	64	45	34
Wallfischbein	64	45	34
Wein in Fässern u. Kisten	65	46	35
Wolle	67	46	35
Wurzeln und Kräuter	67	46	35
Zimmet	67	46	35
Zink	56	39	28
Zinn	56	39	28
Zitronen	67	46	35
Zucker, Melis, Kandis	64	45	34
Zucker, Schmelzlompen	62	43	32
Zucker, Farin	61	44	32
dto. roher	56	39	28

Erläuterungen zum Tarife.

1) Voluminöse Maschinerien jeder Art zahlen für acht Kubikfuss des von ihnen eingenommenen Raumes zu Thal 2 fl. — kr. und zu Berg 2 fl. 44 kr. zwischen Köln und Würzburg, sowie nach gleichem Verhältnisse zwischen Würzburg und den übrigen Städten; nicht voluminöse eiserne Maschinen die Fracht von Eisenwaaren. Als voluminös werden solche betrachtet, die per acht Kubikfuss weniger als 3 Ztr. wiegen. — In streitigen Fällen entscheiden die Handels - Vorstände, resp. die Schiffahrts - Commission oder Handelskammer des Ladeorts, welche auch die Art der Vermessung zu bestimmen haben. Entstehen durch das Ein- und Ausladen solcher voluminöser ungewöhnlich schwerer Maschinen ausserordentliche Kosten, so werden solche nach dem Ermessen der Schiffahrts-Commission, resp. der Handels-Kammern und Handelsvorstände den Schiffern besonders vergütet.

2) Die dem Vertrage vom 30. Januar 1840 nicht beigetretenen Handels-Leute und Private zahlen 3 kr. mehr als die obigen Tarifsätze per Zentner.

Digitized by Google

3) Die Frachten von Mineralwassern, Oehlkuchen, Getraide, Hülsenfrüchten, behauenen- Bruch- oder Schleifsteinen, Massel- oder Brucheisen werden besonders bedungen.

4) Neben den Tarifsätzen wird der Rheinzoll zwischen Koblenz und Mainz extra bezahlt. — Krahn-Wag- und Werftgebühren in Köln werden den Schiffern auf Verlage von den Versendern besonders ersetzt. Ebenso wird der Rheinzoll zwischen Emmerich und Koblenz, wie bisher, in Köln zum Zweck der Entrichtung den Schiffern übergeben.

5) Einzelne Colli unter 50 lb. zahlen für den halben Zentner, von 51 lb. bis 100 lb. für einen Zentner.

6) Die Frachten von Würzburg erhöhen sich für die Bergfahrt bis Marktbreit um 4 kr., die Thalfracht von daher ist der Kitzinger gleich. Die Frachten von und nach Kitzingen mit Marktsteft sind um 5 kr. höher als die Würzburger Fracht. Die Schweinfurter Bergfracht ist um 12 kr., die Thalfracht um 10 kr., die Bamberger Bergfracht um 22 kr., die Thalfracht um 16 kr. höher als die Würzburger Sätze. — Die Frachtgebühr bis Lohr und Gemünden vermindert sich zu Berg um 1 kr., zu Thal um 2 kr.

7) Die Zulagen für niedern Wasserstand werden vergütet von 16—15" Würzburger Pegel mit 5 kr. zu Berg und 3 kr. zu Thal, von 15—14" mit 8 kr. zu Berg und 5 kr. zu Thal, und unter diesem Wasserstande mit 12 kr. zu Berg und 9 kr. zu Thal.

8) Als Winterzulage werden vom Ladschlusstage an, und zwar in Köln vom 15., in Mainz vom 20., und in Frankfurt vom 22. November bis 15. Februar inclus. 8 kr. zu Berg und 4 kr. zu Thal bezahlt.

9) Die Schiffer haben darauf zu sehen, dass die von einem Theile der Vereinsstaaten im freien Verkehr befindlichen Güter in allen Zollpapieren auf den hiesigen Empfänger deklarirt sind, und nicht auf den Eigenthümer im Innern,

10) Für Pulver wird die doppelte Fracht, für Scheidewasser, Salzsäure und Vitriolöl anderthalb Fracht der geringsten Klasse entrichtet, wogegen die Schiffer diese Gegenstände in ein besonderes Fahrzeug laden.

11) An der Bergfracht gehen ab:
a) jene 4 kr. Rheinzoll pr. bayer. Zentner, welche die grossherzoglich hessische Regierung auf alle notorisch oder erweislich inländische Erzeugnisse und Fabrikate nachlässt;
b) jene 2 1/2 kr. Mainzoll in Frankfurt von allen mit Ursprungszeugnissen versehenen preussischen Erzeugnissen und Fabrikaten, wenn sie in einem Hafen dieses Staates geladen sind.
In gleicher Art werden alle künftigen Ermässigungen der Mainzölle an den Frachtsätzen in Abzug gebracht.

12) Für Felle und Rauhwaaren wird der badische Zoll nach Ausweis abzüglich der in der Frachtliste begriffenen 6 kr. dem Schiffer vom Empfänger besonders vergütet.

Zur Beglaubigung:

Würzburg den 30. Januar 1840.

Königlich bayerische Regierungs-Commission.

Hänlein, kgl. Regierungsrath.

Digitized by Google

Beilage Lit. C.

Reglement

für die Vertrags-Schiffer des Ober- und Mittelmains zu ihrer Rangfahrt nach

Frankfurt, Mainz und Köln.

---

§ 1.

Jedes Mainschiff, welches im Range nach Frankfurt, Mainz oder Köln fährt, wird jährlich einmal mit seinem ganzen Zuge vor der ersten Thalreise von einer Kommission am Ladeorte untersucht, welche aus einem Mitgliede des Handelsstandes, einem Schiffbauer und einem Vertrags-Schiffer besteht, und welcher der Ausspruch zukommt, ob das Schiff zur Fahrt tauglich ist. Nur mit einem so befundenen Schiffe, worüber ein tax- und stempelfreies Zeugniß von besagter Kommission auszustellen, und von dem Schiffer mit sich zu führen ist, kann die Fahrt angetreten und fortgesetzt werden. Neuere Visitationen während des Jahres finden nur aus besonderem Anlasse statt. Uebrigens können dem Schiffer für die Visitation keine Kosten angefordert werden.

Vorstehende Bestimmungen können, wie sich von selbst versteht, an jenen des Rheinschifffahrts-Reglements, wo dieses eingeführt ist, nichts ändern.

§ 2.

Der an der Reihe zur Thalfahrt stehende Schiffer muß wenigstens 3 Tage vor dem Abfahrtstage sein Hauptschiff zum Hauptzollamte stellen, wo ein solches besteht; das Einladen der Güter sogleich beginnen, und darf dieses Geschäft nicht bis zum letzten oder vorletzten Tage verschieben. Güter, welche am, oder nach — dem Abfahrtstage eintreffen, muß der in der Tour nachfolgende Schiffer ohne Verzug in Empfang nehmen, und bei eigener Verantwortlichkeit sorgfältig in der Art aufbewahren daß er solche entweder mit einer wasserdichten Blahe zudecke, oder sogleich in dem Haupt- oder gedeckten Nebenschiffe unterbringe. Deßwegen muß sich der treffende Schiffer oder ein von ihm aufzustellender Bevollmächtigter täglich am Ladeplatze einfinden, um dort die Thalgüter mit Frachtbriefen so wie mit den allenfallsigen Zollpapieren alsbald in Empfang zu nehmen.

§. 3.

Den Schiffern ist untersagt, von ihren Ladungen Güter zu Land an solche Plätze zu versenden, welche sie nicht auf ihrer Reise berühren. Solche Güter sind bei ihrer Ausladung an einen Spediteur abzugeben.

§ 4.

Stockfischrollen, Holz in Körben, Kisten, Fässer oder Ballen dürfen nicht geöffnet, und deren Inhalt unter die übrige Ladung vertheilt werden.

Für Reparaturen an trockenen Waaren sind die Schiffer verantwortlich, weßhalb sie schlecht beschaffene Colli nicht anzunehmen haben, wenn nicht das Nöthige deßfalls im Frachtbriefe bemerkt ist.

§ 5.

Die Schiffer sind ferner für die Besorgung der Zollformalitäten von denjenigen Waaren verantwortlich, welche unter Verbleiung gehen, — Die deßfallsigen Begleitscheine sind vom Versender zu ertrahren und zu unterzeichnen.

§ 6.

Jeder Schiffsherr ist für die Handlungen seiner für die Fahrt angenommenen Knechte oder Gehilfen verantwortlich.

§ 7.

Von Unfällen, welche sich während der Fahrt ereignen, haben die Schiffer die betheiligten Handelsvorstände sofort in Kenntniß zu setzen.

Ebenso müssen sie bei eintretendem Eisgange anzeigen, bis wohin sie gekommen sind, ob sie dort in Sicherheit sind, und überwintern können, welchem Hafen sie zunächst sind, und wie dieser zu erreichen; ferner ob an dem Orte, wo sie halten müssen, Lagerhäuser vorhanden, in welche ihre Ladungen mit Sicherheit untergebracht werden können, und ob in zollamtlicher Hinsicht etwa Schwierigkeiten, und welche bestehen — Nicht minder ist später die Fortsetzung der Reise anzuzeigen. Ueberhaupt haben die Schiffer rücksichtlich der Begleitscheingüter hiebei die bestehenden Zollvorschriften genau einzuhalten.

§ 8.

Bei solchen Hindernissen muß der Schiffer auf Verlangen des Waaren-Eigenthümers ausladen, und bekommt nur die bis zum nächsten Ausladeplatze berechnete Fracht in der Art, daß bei einer Ueberwinterung unterhalb Mainz die Fracht bis dahin ohne Winterzulage, bei Ueberwinterung in Mainz die ganze Fracht mit halber Zulage, unterhalb Frankfurt die Frankfurter, unterhalb Miltenberg die Miltenberger, unterhalb Wertheim die Wertheimer, unterhalb Würzburg die Würzburger, und sofort immer die Fracht des nächsten Ausladeortes mit voller Winterzulage bis dahin bezahlt wird. Bei einer Ueberwinterung in Frankfurt wird die ganze Fracht bis Frankfurt mit ganzer Zulage, und bei einer Ueberwinterung in Wertheim die Würzburger Fracht mit halber Zulage, in Würzburg und an den übrigen Ausladeplätzen die Fracht des Platzes mit voller Zulage bezahlt.

§ 9.

Gleich nach der Ankunft in den betreffenden Häfen, wo sich Hauptzollämter befinden, haben sich die Schiffer bei diesen zu melden, und ihre Zoll- und Frachtbriefe dort zu übergeben. Nebstdem haben die erwähnten Schiffer dem Güterbestätter, wo ein solcher besteht, außerdem den Handelsvorständen, ihre Ankunft und ihr Ladequantum anzuzeigen.

§ 10.

Wenn der Schiffer Vormittags seine Ausladung vollendet hat, so haftet er für die ausgeladenen Güter in Bezug auf Sicherheit und Deckung bis Abends 7 Uhr; wird die Ladung am Nachmittage vollendet, so erstreckt sich die Haftung bis zur Mittagsstunde des folgenden Tages. Von dieser Zeit an geht die Haftung auf den Addressaten über. Der Schiffer muß aber nach vollendeter Ausladung seine Fahrt fortsetzen.

Digitized by Google

§ 11.

Güter an Ordre, über welche nach der Ausladung nicht verfügt ist, sowie Güter, deren Empfänger am Ausladungsplatze nicht bekannt sind, oder deren Empfang verweigert wird, müssen vom Schiffer einem Speditionshause übergeben werden.

Sind diese Güter zollpflichtig, so kommen sie zum Zollamte, außerdem aber in die Wohnung des Spediteurs.

§ 12.

Für Güter, welche äußerlich gut konditionirt, innerlich aber beschädigt befunden werden, ist der Schiffer nicht verantwortlich, wenn ihn nicht eine besondere Schuld deßhalb trifft.

Eisen mit Rost angelaufen gilt für beschädigt, weßhalb im Frachtbriefe Erwähnung davon zu geschehen hat.

§ 13.

Farbholz soll an beiden Enden gestempelt seyn; der Schiffer ist alsdann nicht für das Gewicht, sondern nur für die richtige Ablieferung der Stückzahl im unverletzten Zustande verantwortlich.

§ 14.

Nasse Waaren sind frei von Leccage, wenn sich nicht bei der Untersuchung von Sachverständigen, oder aus den Umständen eine Schuld der Versäumniß auf Seite des Schiffers ergiebt.

Eintretenden Falls hat der Schiffer diese Untersuchung vor Ausladung der Waare in Antrag zu bringen, indem er sonst für den Schaden verantwortlich wird.

§ 15.

Dergleichen Reklamationen gegen die Schiffer müssen innerhalb 24 Stunden, in welche jedoch Sonn- und Feiertage nicht eingerechnet werden, zu seiner Kenntniß gebracht werden; außerdem wird er von der Verantwortlichkeit frei. Bei Begleitscheingütern fängt der obige Termin von da an, wo der Waaren-Empfänger durch die Begleitschein-Auszüge über die Waaren disponirt hat.

§ 16.

Die Vertragsschiffer haben sich außerdem jenen polizeilichen Ordnungen und Reglements zu fügen, welche an den Plätzen Frankfurt, Mainz und Köln bestehen.

§ 17.

An dem Tage, welcher unmittelbar auf den in der Rangliste genannten Ladeschlußtag folgt, hat der Schiffer ohne Aufschub seine Thalreise anzutreten.

§ 18.

Der Schiffer darf sich bei Vermeidung von Strafe nicht beigehen lassen, in der Nähe seiner Abfahrt wieder zu landen, und dort Güter — gleichviel ob zum Range gehörig oder nicht — zuzuladen.

§ 19.

Die Bekanntmachung der Ladeschluß- und Abfahrtstage erfolgt durch den Schifferstand.

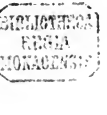
§ 20.

Am Platze Köln sollen die inländischen Güter den Schiffern an ihren gewöhnlichen Ladeplätzen übergeben, die ausländischen aber können ihnen, wenn die steuerliche Behandlung keinen Aufenthalt verursacht, in dem dazu eigens eingerichteten Schoppen, oder auch bei größeren Parthien, wenn keine steuerlichen Hindernisse bestehen und das Schiff noch unbeladen ist, im Freihafen selbst übergeben werden, gegen Vergütung der dadurch etwa entstehenden ungewöhnlichen Kosten. Die Schiffer haben dort die sogenannten Anweisebriefe nicht eher zu übernehmen, als bis die Waaren vorliegen und greifbar sind.

Würzburg den 30. Januar 1840.

Königlich Bayerische Regierungs-Commission.

Häulein, k. b. Regierungsrath.



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google